Deutscher Bundestag Drucksache **17/5077**

17. Wahlperiode 16. 03. 2011

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Daniela Wagner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/4959 –

Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Umgebungslärm kann bei den Betroffenen erhebliche gesundheitliche Einschränkungen mit sich bringen und erhöht das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen und anderer lebensbedrohlichen Krankheiten nachweislich. Auch wirkt sich dauerhafte Lärmbelastung auf den Wert von Grundstücken sowie Immobilien aus und beeinflusst die Lebensqualität der Betroffenen maßgeblich negativ. Besonders Straßenverkehrslärm steht hier im Fokus, da der Verkehr quantitativ stark zunimmt und somit auch die Anzahl der von Verkehrslärm belasteten Bürgerinnen und Bürger. Das von der Bundesregierung 2007 verabschiedete Nationale Verkehrslärmschutzpaket II sieht eine Herabsetzung der Auslösewerte für eine Lärmsanierung um 3 dB(A) an Bundesfernstraßen bzw. die Angleichung der Grenzwerte für Straßen des Bestandes an die wesentlich strengeren Vorsorgegrenzwerte für Aus- und Neubaumaßnahmen vor. Für die Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung liegen die Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete mit 59/49 dB(A) tags/nachts um 11 dB(A) niedriger als die entsprechenden, auf haushaltsrechtlicher Grundlage beruhenden Auslösewerte für die Lärmsanierung.

Bei der Europäischen Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurden leider keine gesetzlichen Vorgaben für einheitliche Auslösewerte festgeschrieben. Die Entscheidung wurde den Mitgliedstaaten überlassen. Im Vermittlungsverfahren zwischen Bund und Ländern bei der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht konnte keine Einigung über Auslösewerte erzielt werden. Somit ist die Möglichkeit vertan worden, Bürgerinnen und Bürgern Rechtssicherheit in Bezug auf einen effektiven Schutz vor Umgebungslärm zu gewähren. Die in der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen (VLärmSchR 97) existierenden Grenzwerte legen zwar den Auslösewert für eine Lärmsanierung fest, diese Maßnahmen stehen aber immer unter einem Finanzierungsvorbehalt und müssen daher als freiwillige Maßnahmen des Baulastträgers betrachtet werden. Im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II von August 2009 war erneut angekün-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14. März 2011 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

digt worden, in einem ersten Schritt die Sanierungsgrenzwerte um 3 dB(A) zu senken und dafür die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Dies bedeutet entsprechende Investitionen von bis zu 1,5 Mrd. Euro. Die Absenkung der Auslösegrenzwerte für Lärmsanierung an Bundesfernstraßen ist mit dem Haushalt 2010 beschlossen worden. Die Differenz zwischen den Grenzwerten der Lärmvorsorge und den Auslösewerten bei der Lärmsanierung beträgt jedoch noch immer 8 dB(A).

Aufgrund der verschiedenen Immissionswerte und Lärmberechnungsmethoden ist es bei Um- und Ausbauarbeiten an Bundesfernstraßen für die von Straßenverkehrslärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger nicht nachvollziehbar, wann Immissionsgrenzwerte erreicht oder überschritten werden. Die komplizierten Berechnungsmethoden erschweren eine Einschätzung, ob sich die Leistungsfähigkeit einer Bundesfernstraße nach einem Umbau erhöht hat und damit Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bestünden.

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es gesetzlicher Regelungen bedarf, mittels derer die Bürgerinnen und Bürger ihr Recht auf Lärmschutz anhand verbindlicher Grenzwerte juristisch durchsetzen können (bitte mit Begründung)?

2. Wann ist mit solchen gesetzlichen Regelungen zu rechnen, und was unternimmt die Bundesregierung dafür, dass solche Regelungen geschaffen werden?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (§§ 41 ff.) sowie mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) sind Regelungen vorhanden, die einen ausreichenden Schutz vor Verkehrslärm beim Neu- und Ausbau von Verkehrswegen sicherstellen.

In Fällen von Lärmbetroffenheit, bei denen der Verkehrsweg nicht baulich geändert wird, betreibt der Bund als Baulastträger für die Bundesfernstraßen seit 1978 Lärmsanierung und hat dafür bis heute etwa 870 Mio. Euro investiert.

Bereits im Jahr 1980 ist es nach einer Gesetzesinitiative des Bundes nicht gelungen, ein Verkehrslärmschutzgesetz zu verabschieden, nachdem im Bundesrat erheblicher Widerstand aus Gründen der Finanzierung von Lärmsanierungsmaßnahmen seitens der Länder und Kommunen aufkam. Auch aktuell ist mit Blick auf den Konsolidierungsbedarf der öffentlichen Haushalte nicht zu erwarten, dass eine neuerliche Initiative zur gesetzlichen Regelung der Lärmsanierung für alle Baulastträger Erfolg haben würde.

3. Warum existiert ein Unterschied von bis zu 8 dB(A) bei Auslösewerten, die Lärmschutzmaßnahmen rechtfertigen, zwischen Neu- und Ausbaustrecken und bei Strecken des Bestandes, und wie rechtfertigt die Bundesregierung diese offensichtliche Ungleichbehandlung in Zusammenhang mit dem Schutz der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger?

Soweit überhaupt eine freiwillige Lärmsanierung gewährt wird, ist der Baulastträger in der Festlegung der Auslösewerte frei. Im Jahr 2010 sind die Auslösewerte für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes um 3 dB(A) abgesenkt worden; der entsprechende Sanierungsbedarf wird in den nächsten Jahren abzuarbeiten sein. das Nationale Verkehrslärm-

schutzpaket II (NVP II) sieht vor, die Belästigung durch Verkehrslärm um 50 Prozent bei der Schiene und um 30 Prozent bei der Straße zu senken.

4. Welche in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 16/12971, Antwort zu Frage 1, erwähnten aber nicht näher spezifizierten Gegebenheiten stehen einer einheitlichen Festlegung auf EU-Lärmgrenzwerte für eine Sanierung entgegen?

Einer einheitlichen Festlegung von Immissionsgrenzwerten für die Lärmsanierung auf europäischer Ebene steht neben den aus der Antwort zu den Fragen 1 und 2 ersichtlichen Erwägungen entgegen, dass Belästigungen durch Verkehrslärm in den einzelnen Mitgliedstaaten mit Blick auf unterschiedliche wirtschaftliche Gegebenheiten und soziokulturelle Hintergründe sehr unterschiedlich wahrgenommen werden. Die Europäische Rechtsetzung verfolgt für eine Verbesserung der Umgebungslärmsituation daher neben der Emissionsbegrenzung nach dem Stand der Technik an Straßenfahrzeugen einen so genannten Management-Ansatz, der auf verbindliche Immissionsgrenzwerte verzichtet und im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie auf Transparenz durch Lärmkartierung und auf Regelung der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen durch Lärmaktionsplanung vor Ort setzt.

5. Wie viele Mittel wurden zum heutigen Zeitpunkt für Maßnahmen zur Lärmsanierung ausgegeben (bitte aufschlüsseln nach einzelnen Projekten nach Bundesländern und Jahren mit den jeweiligen Maßnahmen und Kosten)?

Die jährlichen Ausgaben des Bundes für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen bis 2009 sind nach Ländern getrennt der beigefügten Anlage zu entnehmen. Die Tabelle ist der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) herausgegebenen „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2009“ entnommen.

6. Wie viel Geld ist zum jetzigen Zeitpunkt bereits für zukünftige Maßnahmen zur Lärmsanierung verplant (bitte aufschlüsseln nach einzelnen Projekten nach Bundesländern mit den jeweiligen Maßnahmen und kalkulierten Kosten)?

Der Bund hat den einzelnen Ländern für das Jahr 2011 folgende Finanzmittel (in Mio. Euro) für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen zugewiesen:

BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH
13,0	2,9	0,1	1,6	0,0	0,6	4,1	0,2	2,7	14,9	3,8	0,4	1,9	1,7	0,2	1,1

Die Länder können diese Mittel für zukünftige Maßnahmen in 2011 verplanen. Die Auswahl der einzelnen Projekte, der jeweiligen Maßnahmen und die Kalkulation der Kosten obliegt dem einzelnen Land.

Neben den im Bundeshaushalt ausgewiesenen Mitteln beseitigt der Bund bestehende Lärmbelastungen im Rahmen eines Streckenausbaus (dann Lärmvorsorge) oder durch den Bau von Ortsumgehungen.

7. Wie viele Mittel aus den beiden Konjunkturpaketen sind für zusätzliche Mittel für den Lärmschutz verplant bzw. schon ausgegeben worden (bitte aufschlüsseln nach einzelnen Projekten nach Bundesländern und Jahren mit den jeweiligen Maßnahmen und Kosten)?

Mit dem Zukunftsinvestitionsgesetz als Teil des Konjunkturpakets II hat der Bund den Ländern und Kommunen Finanzhilfen zur Erfüllung eigener Aufgaben zur Verfügung gestellt.

Mittel für Lärmschutzmaßnahmen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes ergeben sich aus dem Zukunftsinvestitionsgesetz nicht.

8. Wie viele Lärm-Konflikt-Gebiete, bei denen die Immissionsgrenzwerte laut VLärmSchR 97 überschritten werden, gibt es an Bundesfernstraßen momentan (bitte aufschlüsseln nach einzelnen Gebieten und Bundesländern)?

9. Wie hoch ist der momentan bestehende Lärmschutz-Sanierungsbedarf an Bundesstraßen (bitte aufschlüsseln nach einzelnen Projekten und Bundesländern)?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Belastbare Zahlen, in wie vielen Gebieten und Bundesländern die für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen seit 2010 maßgeblichen, abgesenkten Auslösewerte überschritten werden, können schon aufgrund der sich ständig ändernden tatsächlichen Verhältnisse (beispielsweise die Ausweisung neuer Bau- oder Gewerbegebiete) nicht vorgehalten werden.

10. Welches sind die Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken zu denen der Kommission der Europäischen Gemeinschaft laut Richtlinie 2002/49/EG bis zum 18. Juli 2008 Lärmkarten und Lärmaktionspläne übermittelt wurden?

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sieht in den Artikeln 7 und 8 vor, dass für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern sowie für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen bis zum 30. Juni 2007 strategische Lärmkarten und bis zum 18. Juli 2008 für Orte in der Nähe der Hauptlärmquellen sowie für Ballungsräume Lärmaktionspläne ausgearbeitet werden. Informationen aus den strategischen Lärmkarten und Zusammenfassungen der Aktionspläne sind gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie binnen sechs Monaten nach den in Artikel 7 bzw. Artikel 8 genannten Zeitpunkten der Kommission zu übermitteln (Datenberichterstattung).

Bei den insoweit relevanten Ballungsräumen geht es um Aachen, Augsburg, Berlin, Bielefeld, Bochum, Bonn, Bremen, Dortmund, Dresden, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Frankfurt am Main, Gelsenkirchen, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Kiel, Köln, Leipzig, Mannheim, Mönchengladbach, München, Nürnberg, Stuttgart, Wiesbaden, Wuppertal.

Bei den insoweit relevanten Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken geht es um:

– 17 000 km Hauptverkehrsstraßen, unterteilt in ca. 31 300 Streckenabschnitte mit unterschiedlichen Fahrzeugzahlen,

– 4 400 km Haupteisenbahnstrecken, unterteilt in ca. 1 500 Streckenabschnitte mit unterschiedlichen Zugzahlen.

Die Lärmkartierung 2007 konnte erst mit Verzögerung abgeschlossen werden. Zum Teil waren Berichtigungen der Lärmkarten notwendig. Die Kartierung der großen Haupteisenbahnstrecken wurde erst im August 2009 abgeschlossen. Mitteilungen an die Kommission (Datenberichterstattung 2007) mit aktualisierten Lärmkarten hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) in mehren Teilen im Zeitraum von Februar 2008 bis Oktober 2009 vorgenommen.

Die Lärmaktionsplanung 2008 konnte nur mit Verzögerungen beginnen, da sie auf den Lärmkarten aufbaut. Das BMU hat im Januar 2009 erste Informationen aus der Lärmaktionsplanung der Kommission mitgeteilt (Datenberichterstattung 2009). Eine letzte Mitteilung mit aktualisierten Daten erfolgte im Januar 2011. Die Lärmaktionsplanung ist allerdings noch nicht abgeschlossen, so dass auch die Datenberichterstattung insoweit fortgeführt werden muss.

11. Welche Umbaumaßnahmen werden seit Mitte 2009 an der Autobahn 5 (A 5) zwischen Straßenkilometer 501,45 und 518,5 durchgeführt (bitte aufschlüsseln nach einzelnen Maßnahmen und Kosten)?

Das Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) Frankfurt plant die grundhafte Erneuerung aller Fahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen zwischen km 501,450 und km 503,900. Kosten für die Fahrtrichtung Heidelberg: 3,165 Mio. Euro (inkl. Ausstattung), für die Fahrtrichtung Frankfurt: 4,884 Mio. Euro (inkl. Ausstattung).

Das ASV Darmstadt plant folgende Maßnahmen:

- Erneuerung der Fahrbahn im Bereich der Tank- und Rastanlage Gräfenhausen; Kosten: 7,155 Mio. Euro,
- Zwischen Anschlussstelle (AS) Weiterstadt (km 515,800) und AS Langen (km 509,800) Ertüchtigung des Standstreifens beider Fahrtrichtungen; Kosten: 2,135 Mio. Euro,
- Zeppelinheim–Darmstädter Kreuz, Sanierung von mehreren Bauwerken und Durchlässen im Bereich Trennstreifen und der vierten Fahrspur; Kosten: 1,812 Mio. Euro,
- Instandsetzung und Erneuerung der Fahrbahn zwischen AS Zeppelinheim und Darmstädter Kreuz km 503,9 bis 518,5; Kosten: 44,279 Mio. Euro.

12. Inwiefern stimmt die Bundesregierung mit der Bewertung überein, dass der Ausbau der Standspur als temporär nutzbare Lkw-Spur auf der A 5 zwischen Straßenkilometer 501,45 und 518,5 zu einer Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der genannten Straße führt (bitte mit Begründung)?

Eine Seitenstreifenfreigabe ist in diesem Bereich nicht geplant.

13. Inwiefern stimmt die Bundesregierung mit der Bewertung überein, dass der Bau von Nothaltebuchten an der A 5 zwischen Straßenkilometer 501,45 und 518,5 einen erheblichen baulichen Eingriff darstellt, da diese Maßnahme eine notwendige Voraussetzung für die zukünftige temporäre Nutzung des Standstreifens als Lkw-Spur ist (bitte mit Begründung)?

Nothaltebuchten wurden temporär für eine 4+2-Verkehrsführung während der Bauzeit hergestellt. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden diese wieder zurückgebaut.

14. Inwieweit geht die Bundesregierung davon aus, dass bei einem Anstieg der Verkehrsdichte (Bundestagsdrucksache 17/2031) Lärmschutzmaßnahmen westlich der A 5 zwischen der Anschlussstelle Weiterstadt und der Raststätte Gräfenhausen aufgrund der Erhöhung der Umgebungslärmwerte gebaut werden müssen?

Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung sind nur möglich, soweit durch den Anstieg der Verkehrsdichte die entsprechenden, im Bundeshaushalt festgelegten Auslösewerte überschritten werden.

15. Welche Erfahrungen liegen der Bundesregierung bezüglich Lärmschutzanlagen an Bundesfernstraßen vor, die mit Photovoltaikanlagen kombiniert sind?

Eine Abfrage bei den Ländern ergab, dass insgesamt zwölf Anlagen mit Photovoltaik an Bundesfernstraßen vorhanden sind. Die Erfahrungen der Länder werden derzeit evaluiert. Das BMVBS ist bestrebt, den Einsatz von Photovoltaik in Kombination mit Lärmschutzanlagen an Bundesfernstraßen zu verstärken.

Anlage 1

Jährliche Ausgaben des Bundes für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen bis 2009 in Mio. Euro

Land	bis 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Gesamt
Baden-Württemberg	76,5	0,5	1,1	0,4	0,3	1,2	0,2	0,4	0,8	3,8	9,1	94,3
Bayern	73,0	5,3	7,2	3,1	4,6	2,8	3,6	0,3	6,3	6,4	6,2	118,9
Berlin	18,9	0,1	0,1	–	–	–	0,1	0,0	0,1	0,1	0,3	19,7
Brandenburg	3,7	0,1	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3	0,1	–	0,9	0,5	6,3
Bremen	3,0	0,5	0,5	0,1	0,1	0,1	–	–	–	–	0,0	4,3
Hamburg	8,2	–	–	0,2	0,2	–	1,3	0,2	0,1	1,5	0,4	12,1
Hessen	56,0	1,2	1,3	1,8	1,7	3,4	0,5	0,4	2,4	3,4	3,7	75,8
Mecklenburg-Vorpommern	2,4	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	3,5
Niedersachsen	84,7	1,4	0,3	2,2	0,3	0,6	0,2	4,7	5,8	1,7	2,0	103,9
Nordrhein-Westfalen	198,8	1,7	2,5	2,0	1,3	2,3	4,5	6,5	5,3	5,7	15,6	246,2
Rheinland-Pfalz	46,7	1,1	1,2	4,6	1,1	1,0	3,0	2,2	3,0	1,4	1,9	67,1
Saarland	38,6	0,4	0,3	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	–	0,1	40,2
Sachsen	16,2	1,1	1,1	0,5	0,6	1,6	2,2	0,4	1,1	3,3	0,2	28,3
Sachsen-Anhalt	4,8	0,4	0,4	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,6	1,2	1,4	9,4
Schleswig-Holstein	20,5	0,6	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	–	–	0,1	22,1
Thüringen	5,7	0,4	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,8	1,5	10,5
Bundesgebiet	**657,5**	**14,8**	**16,9**	**16,0**	**11,2**	**14,0**	**16,7**	**15,7**	**26,1**	**30,3**	**43,2**	**862,4**



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333